

## Mobilität und Moderne

Veröffentlichungen der Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Verkehrswissenschaft und -planung waren in der Vergangenheit stark durch technisch-ökonomische Sichtweisen geprägt. Ihr vorrangiges Ziel war die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems. Dies gipfelte im berühmten Leitsatz von der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Automobilverkehrs, der jahrzehntelang die Straßen- und Städtebaupolitik von Bund, Ländern und Gemeinden geprägt hat. Mit diesem Blickwinkel ging und geht ein spezifisches Erkenntnisproblem einher, das Mobilität und Verkehr auf den Gegenstand der Ortsveränderung von A nach B reduziert. Logisches Resultat einer solchen Betrachtung ist die ökonomisch-technische Optimierung dieser Ortsveränderung. Weitere, sowohl individuelle (sozial-psychologische) als auch gesellschaftliche Facetten von Bewegung und Beweglichkeit gehen mit dieser Sichtweise verloren.

Dieses Problem hat manifeste disziplinäre Ursachen. Verkehrsbezogene Forschung und Lehre sind traditionell im Bauingenieurwesen sowie in den Wirtschaftswissenschaften verankert. Von Ausnahmen abgesehen (deren Zahl gleichwohl wächst), entspricht deren wissenschaftlicher Output mit einer gewissen Zwangsläufigkeit auch dem ideellen Input der jeweiligen Theorien und Modelle. Richtig ist aber auch, dass es Tendenzen zur Modernisierung von Verkehrsforschung, -technik und -planung gibt. Auslöser hierfür waren sowohl die gestiegenen Folgekosten des Automobilverkehrs als auch seine vor allem in Großstädten begrenzte Funktionsfähigkeit. Unter dem Begriff der Stadtverträglichkeit wird seit Mitte der 80er-Jahre an einer Integration von Städtebau und Verkehr gearbeitet. Dies hat zumindest mit Blick auf die städtebauliche Gestaltung von Verkehrsanlagen und des öffentlichen Raums sichtbare Erfolge gezeitigt. Ein echter Perspektivenwechsel ist im Verkehrssektor aber noch nicht feststellbar. Maßstab für einen solchen Bruch mit traditionellen Leitvorstellungen wäre z.B. ein anderer Umgang mit Mobilitätsbedürfnissen – anders als jenes Versprechen der Moderne, das auf gestiegene Nachfrage nach Raumüberwindung in klassischer Manier mit der Ausweitung von Verkehrsangeboten und -infrastrukturen reagiert.

### Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung

Hier setzen sozialwissenschaftliche Forschungslinien an, die in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen haben. Sie versuchen, dem augenscheinlichen Beharrungsvermögen von individuellem Verhalten und Personenmobilität auf den Grund zu gehen. Neben psycho-sozialen Aspekten von Alltagshandeln, Verkehrs-

verhalten und „Planungsresistenz“ – der sozialwissenschaftlichen Mikroperspektive – geraten dabei zunehmend auch die raum-zeitlichen Strukturen in den Blick. Diese Ansätze kritisieren nicht nur die einseitig ingenieurwissenschaftliche „Brille“ der Verkehrsforschung. Sie thematisieren auch eine Diskrepanz zwischen der nunmehr jahrzehntelang geübten Kritik am Automobilismus und der im Grunde unbestreitbaren Tatsache ihrer Folgenlosigkeit. Dieses Vorgehen hat theoretisch zwei Vorteile: Zum einen wird der Blickwinkel der Verkehrs- und Mobilitätsforschung erweitert. Sie erfasst nicht nur Verhaltensgrößen, sondern auch die gesellschaftliche Dimension des (Automobil-)Verkehrs – also kollektive Projektionen und Regelkreise, die sich bekanntlich mit den individuellen Handlungsmustern eng verzahnen und gegenseitig aufschaukeln können. Zum anderen erfährt der kritische verkehrswissenschaftliche Diskurs wichtige Anstöße zur Überprüfung des eigenen Hypothesenvorrats. Denn dieser Diskurs hat, nach mindestens zwei Jahrzehnten gehaltvoller Anklage des Automobilismus, genügend Anlass zu Selbstkritik und Standortbestimmung.

Eine solche gesellschaftswissenschaftliche Auseinandersetzung mit dem Verkehr steht auch im Mittelpunkt der Tätigkeit einer „Projektgruppe Mobilität“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)<sup>1</sup>. Diese Forschungsgruppe hat spätestens seit Mitte der 90er-Jahre eine Reihe von Buchveröffentlichungen und Debattenbeiträgen zum Personenverkehr vorgelegt. Teilweise handelt es sich um kollektive Publikationen, teilweise um Dissertationsschriften, die überwiegend an der Technischen Universität Berlin eingereicht wurden. Soweit es eine gemeinsame Position der Forschungsgruppe gibt, lässt sich diese durch drei zentrale Thesen kennzeichnen:

1. Mobilität und Verkehr stellen wichtige Wegbegleiter der modernen Gesellschaft dar. In dieser Eigenschaft gewinnen sie, einem quasi säkularen Trend folgend, mit wachsender gesellschaftlicher Ausdifferenzierung (Individualisierung, Flexibilisierung) an Bedeutung.
2. Dieser Trend lässt sich nicht generell umkehren, höchstens „zähmen“. Eine „Verkehrswende“ ist mithin gescheitert.
3. Im Sinne einer Steuerung des Verkehrs muss auf andere als die bisher verfolgten Ziele und Mittel gesetzt werden. Die schematische Forderung nach Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den so genannten Umweltverbund (öffentlichen Nahverkehr, Fuß- und Radverkehr) geht an den zunehmend eigensinnigen, kaum planbaren Mobilitätsbedürfnissen der „modernen“ Menschen vorbei.

1 Weitere Arbeiten zu diesem thematischen Kontext, die neben den hier diskutierten Beachtung verdienen, sind z.B. Beckmann (2001), Götz und andere (1997), Kesselring (2001), Kuhm (1995, 1997), Schmidt (1999).

## Einzelnschriften

Dieser Forschungsansatz wird anhand unterschiedlicher theoretischer und praktischer Überlegungen konkretisiert. Weert Canzlers Untersuchung „Das Zauberschüler-Syndrom“ (Canzler 1996) leistet einen Beitrag zur sozialwissenschaftlichen Diskussion über Stabilität und Wandel von Techniken und der mit ihnen verbundenen Leitbilder. Dies geschieht sehr umfassend am Beispiel des Automobils und der Automobilität. Wie in der Studie dargestellt, hat dieses Leitbild bereits mindestens zwei ernsthafte Phasen der „Erosion“ hinter sich – in den 70er-Jahren („Ölkrise“) und in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre. Diese Krisen hat der Automobilismus gleichwohl unbeschadet absorbiert. Ursache hierfür sind nach Meinung des Autors nicht nur stetige Anpassungsleistungen der tragenden Akteursgruppen Autoindustrie, Staat und Nutzergruppen. Dazu gehören beispielsweise inkrementalistische Innovationen der Fahrzeughersteller, vor allem Verbesserungen laufender Produkte. Sie sind, anders als die „großen Würfe“ wie ganz neue Fahrzeug- oder Antriebstypen, auch unter gegenwärtigen Markt- und Wettbewerbsbedingungen implementierbar.

Als für das Verkehrsproblem wesentlich wird eine der modernen Gesellschaft augenscheinlich innewohnende Tendenz zur „Entbettung“ von traditionellen Raum-Zeit-Mustern gesehen. Dieser Tendenz entsprechen Straßenfahrzeuge und die ihnen eigene Flexibilität offensichtlich idealtypisch. Dieser Umstand erklärt den bisher ungebrochenen Erfolg des Automobilismus zweifellos besser als viele Mutmaßungen, die entweder allein auf die Wirkung veränderter Raumstrukturen oder auf politische Verschwörungstheorien setzen. Der Forschungsansatz erscheint insofern auch anschlussfähig an andere gesellschaftswissenschaftliche Theorieansätze. Die Frage ist aber, ob dieses differenzierte Vorgehen von Canzler schon für die Behauptung „Eine Verkehrswende findet nicht statt“ reicht. Solche Thesen unterstellen implizit, dass diese erstens in Politik und Planung bereits praktisch verfolgt würde (was man nun wirklich nicht behaupten kann); zweitens projizieren sie feststehende Randbedingungen der Massenproduktion, -kaufkraft und -konsumtion in die Zukunft. Auch hier sind Fragezeichen erlaubt. Absolut richtig ist der Befund, dass ökologische Herausforderungen bisher überwiegend innerhalb des Systems Auto aufgegriffen wurden, ohne die Systemlogik des Automobilismus nennenswert in Frage zu stellen. Von den drei hier tangierten Diskursen wird der produkttechnische am gründlichsten aufgearbeitet. Staatliche Politikarena und kommunaler Handlungsrahmen stehen dagegen im Hintergrund. Dabei signalisiert der Begriff des „Zauberschülers“ einen interessanten Argumentationsfaden: nämlich die These, dass der fordistische Staat mit seiner Infrastruktur- und Angebotspolitik Geister gerufen hat, die er im Lichte objektiver Steuerungsprobleme und Wachstumsgrenzen nicht mehr loswird.

Wenn dies stimmt, und vieles spricht dafür, dann dürften Verkehrspolitik und -planung des Staates vor erheblichen Herausforderungen stehen: Denn jede Mark, die in den 60er- und 70er-Jahren in den Neubau von Straßen geflossen ist, erzwingt Unterhaltungsinvestitionen, die Jahrzehnte später in Konkurrenz zu weiterer Neubautätigkeit stehen. Parallelen sind mit Blick auf den Unterhaltungsbedarf bei der kommunalen Verkehrsinfrastruktur absehbar. Diese Spirale droht den selbstreferenziellen Charakter des modernen Verkehrssystems (Verkehr schafft die Bedingungen und die Notwendigkeit für mehr Verkehr) zu blockieren<sup>2</sup>. Diese Situation stellt im Grunde eine klassische Bruchlinie der Moderne dar: Überkommenes hat ausgedient, das Neue bahnt sich zwangsläufig den Weg. Eigentlich wäre dies Anlass für eine spannende Debatte. Interessant ist, dass sie derzeit auch in den Verkehrswissenschaften kaum geführt wird.

An den aktuellen Mobilitäts- und Verkehrsdiskursen setzt die programmatische Schrift von Weert Canzler und Andreas Knie an (Canzler/Knie 1998). Auch hier ausgehend von der These, dass die vielfach geforderte „Verkehrswende“ bisher ausgeblieben sei, fordern die Autoren mit dem Begriff der „Möglichkeitsräume“ eine sozialwissenschaftliche Akzentuierung der Verkehrsforschung. Mit diesem Begriff sind zunächst Bewegung und Beweglichkeit innerhalb eines geistigen Mobilitätsraums gemeint – eines Horizonts, in dem die physische Mobilität vorweggenommen, geplant wird (ebenda: 30). Mobilität wird als geistige Beweglichkeit verstanden, sie wird insofern vom Verkehr als materieller Raumüberwindung getrennt. Der Schwerpunkt des Buchs liegt in der knappen, aber zweifellos fundierten Kritik der „Gewissheiten“ so genannter „kritischer“ Verkehrswissenschaft: In vier Thesen werden einige zentrale Grundannahmen der ökologisch orientierten Verkehrskritik auseinander genommen. Dazu gehört die Behauptung von der langjährigen zeitgesteuerten Konstanz des Verkehrsverhaltens (nach der nicht Mobilität im Sinne von Aktivitäten wachsen würde, sondern Verkehr im Sinne seines Aufwands), die bei einem differenzierten Blick auf einschlägiges Datenmaterial und „moderne“ Lebensstile so nicht haltbar sei. Gleiches gelte für die Annahme, der durch Verkehrswachstum vorproduzierte Stau erzwingt praktisch alternative „Lösungen“ – der Stadtverkehr der letzten Jahre habe den Gegenbeweis längst angetreten. Auch Planungsstrategien (Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV, Förderung der „Stadt der kurzen Wege“) werden zu Recht in Frage gestellt.

2 Es offenbart sich eine klassische Sackgassensituation: man würde ein verkehrspolitisches „Weiter so!“ aus Opportunitätsgründen im Prinzip gerne weiter praktizieren. Aus finanziellen/fiskalischen Gründen sind diesbezügliche Möglichkeiten aber definitiv begrenzt – es sei denn, man würde für die Nutzung des Straßenraums eine Gebühr erheben, die in den Ausbau und die Unterhaltung des Netzes reinvestiert würde (*road-pricing*).

Bei den Schlussfolgerungen für Wissenschaft und Praxis bleibt die Publikation jedoch vieles schuldig. Wenn von der notwendigen „Re-Kontextualisierung“ der Verkehrspolitik gesprochen wird, dann meint dies nichts anderes als die Einbettung des Verkehrs in seine sozialen, raum-zeitlichen und ökonomischen Umfelder. Programmatisch neu ist das nicht. Komplexität, Sperrigkeit und mangelnde Steuerbarkeit dieser Kontexte in den Blick zu nehmen, entspricht heutigem Kenntnisstand. Doch der legt besondere Konsequenzen für Forschung und Planung nahe. Darauf gehen die Autoren aber nicht ein, abgesehen von einem knapp gehaltenen Vorschlag zur Förderung flexibler Automobilität. Die Notwendigkeit einer gesellschaftswissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Mobilität und Verkehr wird überzeugend dargelegt. In Bezug auf die Richtung und das Handwerk einer anderen Praxis bleiben jedoch noch viele Fragen offen.

In einem gemeinsam editierten Sammelband (Buhr/Canzler/Knie/Rammler 1999) werden die Ergebnisse einer Tagung zusammengefasst, auf der aktuelle Mobilitätsentwicklungen im gesellschaftswissenschaftlichen Kontext diskutiert wurden. Die „Bewegende Moderne“ zeichnet sich demzufolge durch zunehmend ausdifferenzierte Mobilitätsbedürfnisse aus, denen mit den „alten“ Ansätzen (bloße Expansion des Automobilverkehrs) ebenso wie mit neueren Konzepten (Förderung des ÖPNV) nicht adäquat beizukommen sei. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis erfordere sowohl neue Erklärungsansätze als auch veränderte Angebotsformen. Neben einigen lebensweltlichen und praxisorientierten Beiträgen wird dabei auch ein interessanter Faden zur sozialwissenschaftlichen Theoriebildung gesponnen, der von einer „Wahlverwandtschaft“ zwischen Mobilität und moderner Gesellschaft ausgeht (Rammler).

Eine der wesentlichen Praxisstrategien, die von der Forschungsgruppe verfolgt werden, ist ein flexibler, auf moderne Bedürfnisse eingehender Automobilverkehr, der durch organisatorische Innovationen zugleich effizient und umweltverträglich gestaltet werden soll. Gemeint ist das so genannte Autoteilen oder Car-Sharing, die Abkopplung der Kfz-Nutzung vom individuellen Kfz-Besitz. Es ist nicht nur Forschungsgegenstand, etwa im Rahmen der Begleitforschung der Berliner Stadt-auto-Aktivitäten, sondern wird auch als praktisches Experiment verfolgt<sup>3</sup>. Das Marktpotenzial des Car-Sharing ist Gegenstand einer der wenigen empirischen Untersuchungen der Gruppe (Franke 2000). Es stellt sich quantitativ noch als sehr begrenzt dar, obwohl die vielen Vorzüge von „Auto fahren, aber nicht besitzen (müssen)“ längst bekannt sind. Die Studie geht den Ursachen für diese Stagnation

3 Dazu zählt insbesondere die Einführung eines neuen Produkts durch das Unternehmen „choice“. Es bietet die Möglichkeit, das eigene Auto im Rahmen eines für Dritte offenen Leasings zur Verfügung zu stellen und dafür eine Vergütung zu erhalten. Die Nicht-Nutzung des eigenen Autos soll damit explizit über den Markt honoriert (und nicht über die Planung sanktioniert) werden.

und den Hemmnissen für eine stärkere Verbreitung des Autoteilens nach. Wichtigste Aussage: Car-Sharing muss künftig ein integraler Bestandteil eines umfassenden Angebots von Mobilitätsdienstleistungen sein, das auf einen spezifizierten Zweck gerichtet ist – nämlich den wachsenden Bedarf an flexibler Mobilität zu befriedigen und dabei einem hohen Anspruch an Verfügbarkeit und Verlässlichkeit zu genügen. Die Zusammenarbeit mit anderen, komplementären Anbietern wie ÖV- oder Bahnunternehmen wird als wichtiger Baustein für eine Expansion des Systems betrachtet, ebenso wie die verstärkte Akquisition bei solchen Unternehmen, die sich mit der Organisation von veränderten Lebenslagen befassen, also etwa Umzugs- oder Wohnungsunternehmen.

Interessantes Resultat von sieben Intensivinterviews unter Car-Sharing-Nutzern ist die Empfehlung, dass Car-Sharing seinen ideellen Gehalt als ökologisch verträgliches Transportmittel ausdrücklich vermarkten soll – also nicht nur finanzielle oder funktionale Attraktivität in Aussicht stellen, sondern zugleich eine gewisse „Sinnstiftung“ vermitteln soll. Diese würde über seine historischen Wurzeln als Ökoprojekt weit hinausgehen. „In der Öffentlichkeit muss sich Car Sharing ..., um auch weiterhin Kunden aus der bisherigen soziokulturellen Klientel zu erreichen, in erster Linie als glaubhafte ökologische Alternative präsentieren und erst in zweiter Linie als professionelle Dienstleistung. Die Neupositionierung des Angebotes ohne erkennbare Verbindungen zur ‚alten‘ Welt, ohne ideelle Bindung und ‚Identifikationsnischen‘ für die klassische Klientel scheint nicht empfehlenswert.“ (Ebenda: 207) Dass diese „Wertorientierung“ der notwendigen Professionalisierung der Anbieter nicht im Wege stehen darf, ist offensichtlich. Die auch in methodischer Hinsicht aufschlussreiche Arbeit bietet zudem einige interessante Einblicke in die Alltags- und Mobilitätsorganisation von Haushalten.

Unter dem Stichwort „Kurswechsel im öffentlichen Verkehr“ wurden schließlich Überlegungen angestellt, mit denen die öffentlichen Verkehrsunternehmen auf die anstehende Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes reagieren sollen (Projektgruppe Mobilität 2001). Dazu wurde eine Verbindung zwischen neuen Nachfragemustern im Kontext eines veränderten gesellschaftlichen Verkehrsumfelds und wettbewerbsorientierten Angebotsstrategien im ÖPNV hergestellt. Die „New Economy“ erfordere auch eine „New Mobility“, ist eine der Thesen dieser Veröffentlichung. Kommunale Verkehrsunternehmen könnten nicht weiter auf den Schutz des Staates oder fragwürdige Subventionen setzen. Sie sollten individuelle Angebotsbausteine wie Car-Sharing entwickeln und offensiv „verkaufen“. Nun stellt sich zunächst die Frage, ob die Zeitdiagnose der „New Economy“ so pauschal tatsächlich Bestand hat. Zweifel daran sind offensichtlich. Darüber hinaus scheint auch die (im Kern berechtigte) Kritik an tradierten Strukturen des ÖPNV überzogen: Die sozialen, ökologischen und städtebaulichen Vorzüge des öffentlichen Massenverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr werden unvollständig

und sehr kurzfristig bewertet. Dagegen wird mehr oder minder vorbehaltlos für eine Individualisierung der Verkehrslandschaft plädiert, ohne dass das Risiko ihrer Verselbständigung hinreichend geklärt würde. Fraglich ist auch, ob das in der Praxis seit geraumer Zeit stagnierende und betriebswirtschaftlich immer noch prekäre Konzept des Car-Sharing tatsächlich das Potenzial für eine umfassende Modernisierung des öffentlichen Verkehrs bietet. Das hier gebotene Neue ist noch nicht so überzeugend, als dass man das Alte schon dergestalt abschreiben könnte. Insofern offenbart der Begründungszusammenhang des vorgelegten Konzepts noch erhebliche Schwächen.

## Fazit

Wohlstandsentwicklung und technologischer Wandel, funktionale Differenzierung und räumliche Arbeitsteilung moderner Gesellschaften haben zu einem erheblichen Bedeutungszuwachs von Mobilität und Verkehr beigetragen. Diese Zunahme erklärt sich nur vordergründig aus dem Charakter des Verkehrs als eines autonomen technologischen Teilsystems mit selbstreferenzieller Spiraldynamik. Es scheint auch einer generellen Entwicklungslogik moderner Gesellschaften immanent zu sein. „Modern society is a society on the move“, haben die britischen Soziologen Lash und Urry schon vor einigen Jahren als These formuliert (Lash/Urry 1994). Hiervon beeinflusst hat sich, wie die hier zur Diskussion stehenden Arbeiten zeigen, eine originelle Stimme in der Mobilitäts- und Verkehrsdiskussion herausgebildet. Sie hat wertvolle Anstöße für eine Überprüfung des aktuellen Diskurses gegeben; vor allem wurde die modernisierte, faktisch aber wenig einflussreiche „kritische“ Verkehrswissenschaft und -planung einer fälligen Überprüfung unterzogen. Mit der wichtigen gesellschaftlichen Dimension des (Auto-)Verkehrs wurde ein bis dahin unterbelichteter Bereich in Forschung und Planung aufgezeigt. Berücksichtigt man weitere Arbeiten aus diesem Themenfeld (siehe Literatur), dann ist es zweifellos berechtigt, von den Grundlegungen einer sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung zu sprechen. Diese Diskussion hat zumindest ansatzweise auch Eingang in die Förderpolitik des Bundes gefunden, wie Projekte des Forschungsschwerpunkts „Mobilität und Verkehr“ der Bundesregierung zeigen. Mit dem Konzept des Autoteilens (Car-Sharing) verbinden sich zudem interessante Praxisexperimente, die es vielleicht einmal erlauben, eine Brücke zwischen dem Kfz als attraktivem, individuellem Vehikel auf der einen Seite und seiner rationalen, kollektiv verträglichen Nutzung auf der anderen Seite zu bauen.

Resümiert man den Stand der Mobilitätsforschung am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), bleibt gleichwohl eine Reihe offener Fragen, zum Beispiel mit Blick auf die Größenordnung, in der die behaupteten gesellschaftlichen Trends belegt sein wollen. Gemessen an der Deutlichkeit, gelegentlich auch

dem recht hohen Anspruch, mit dem die strategischen Argumente dieser Forschung vorgetragen werden, ist ihre empirische Basis eher schwach. Bevor ein umfassender sozialer Wandel in seiner Bedeutung für Mobilität und Verkehr ausgerufen wird, müsste man ihn – nach Volumen, Dynamik und Wirkungsbeziehungen – solide belegen. Dies gilt für die Definition gesellschaftlicher Makromilieus ebenso wie für ihre „Übersetzung“ in bestimmte Annahmen über ein daraus resultierendes „neues“ Mobilitätsverhalten. Hinzu kommen eine tendenzielle Großstadtlastigkeit und ein einseitiger Milieubezug der Forschung. Natürlich sind die Großstädte prädestiniert für die Thematisierung des Verkehrs, schließlich verdanken sie ihre Attraktivität und Lebensfähigkeit zu einem Gutteil der Erreichbarkeit, wie sie unter dem Joch des Pkw-Verkehrs zu ersticken drohen. Doch das libertär-hedonistische, urbane Milieu der „Goldkettchen-Seilschaften“ (Häußermann/Siebel 1987: 19), mit dem hier vorrangig argumentiert wird, kann kaum als Kronzeuge des bemühten sozialen Wandels gelten. Es wäre auch interessant zu wissen, wie sich andere als die ökologisch aufgeklärten Mittelschichten in den Städten fortbewegen, wie Gruppen mit Mobilitätszwängen in prekären Lebenslagen umgehen und vieles andere mehr.

Schließlich sind auch die von einer Flexibilisierung und Individualisierung des Verkehrs ausgehenden Effekte noch weitgehend unbekannt. Es ist zumindest derzeit schwer zu beurteilen, welche Steuerungsoptionen und welche Wirkungen von dem „modernen“ Politikmodell glaubwürdig ausgehen können, das hier vertreten wird. Solange der Verkehr endliche Ressourcen aufzehrt und in seiner Masse nicht stadtverträglich organisiert ist, muss die Trendentwicklung kritisch überprüft werden. Mit Blick auf die gerade auch in der WZB-Forschung wiederholt rezipierte Erfolgsgeschichte des Automobilverkehrs bleibt zu fragen, wodurch denn die Steigerungslogik des Automobilitäts gebremst werden kann. Ausgerechnet durch das Auto? Es geht ja um einen resistenten Regelkreis, der sich aus Mobilitätsnachfrage, Schaffung neuer Möglichkeiten, womöglich neu geweckten Begehrlichkeiten der Konsumenten speist und selbst verstärkt. Lässt sich dieser durch einen „rationalen“ Umgang mit dem Automobil durchbrechen, obwohl dessen Affinität zu Tendenzen einer Verselbständigung offenkundig ist (ganz zu schweigen von seinem irrationalen Gehalt als Statusvehikel, Objekt angeblicher Selbstverwirklichung oder Ausdruck männlicher Energien)?

Auch die bisherigen Versuche zur Ableitung von „Produkten“ aus der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung können noch nicht überzeugen. Vielleicht ist die Gesellschaft noch nicht so weit, dass sie den Angeboten der „New Mobility“ in ausreichendem Maße Folge leistet. Vor allem gibt die WZB-Forschung noch keine Antwort auf die Schlüsselfrage der regulatorischen Feinsteuerung: wie ein wohlverstandenes, zielgerichtetes Zusammenspiel von Selbstorganisation und „Planung“ aussehen kann, das Flexibilität ermöglicht, ohne in den Aporien der



Autogesellschaft zu enden. Es könnte stattdessen sein, dass die Figur des Zauberlehrlings hier auf sehr sinnige Weise wiederkehrt: indem die modernen Apologeten des Autos den Geist der flexiblen Mobilität, den sie losgelassen haben, nicht wieder einfangen können. Unbestritten ist indes das Verdienst, einen wichtigen Gegenstand der verkehrsbezogenen Forschung aufgezeigt und substanziell angereichert zu haben.

### Rezensierte Schriften

- Canzler, Weert, Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes, Berlin 1996 (edition sigma).
- Canzler, Weert/Knie, Andreas, Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Wien 1998 (Böhlau).
- Buhr, Regina/Canzler, Weert/Knie, Andreas/Rammler, Stephan (Hrsg.), Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin 1999 (edition sigma).
- Franke, Sassa, Car Sharing: Vom Öko-Projekt zur Dienstleistung, Berlin 2001 (edition sigma).
- Projektgruppe Mobilität, Kurswechsel im öffentlichen Verkehr. Mit automobilen Angeboten in den Wettbewerb, Berlin 2001 (edition sigma).

### Weitere Quellen

- Beckmann, J., Risk Mobility. The filtering of automobility's unintended consequences. Ph.D. Dissertation, University of Copenhagen, Dept. of Sociology, Copenhagen 2001.
- Götz, Konrad/Jahn, Thomas/Schultz, Irmgard (Bearb.), Mobilitätsstile – ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. Forschungsbericht. Stadtverträgliche Mobilität, Bd. 7. 2., überarb. Aufl. Frankfurt/Main 1998 (Institut für sozial-ökologische Forschung).
- Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter, Neue Urbanität, Frankfurt/Main 1987 (Suhrkamp).
- Kesselring, Sven, Mobile Politik. Ein soziologischer Blick auf Verkehrspolitik in München, Berlin 2001 (edition sigma).
- Kuhm, Klaus, Das eilige Jahrhundert, Hamburg 1995 (Junius).
- Kuhm, Klaus, Moderne und Asphalt. Die Automobilisierung als Prozess technologischer Integration und sozialer Vernetzung, Pfaffenweiler 1997 (Centauros).
- Lash, Scott/Urry, John, Economies of Signs and Space, London und andere 1994 (Sage).
- Schmidt, Gert (Hrsg.), Automobil und Automobilismus. Jahrbuch Technik und Gesellschaft, Bd. 10. Frankfurt/Main, New York 1999 (Campus).

Markus Hesse, Berlin